

Etanol

Firmeza para garantir abastecimento

Plínio Mario Nastari*

DESDE MARÇO último, têm surgido boatos no noticiário diário a respeito de possíveis medidas em gestação em Brasília envolvendo o setor de açúcar e etanol. Hipóteses já circularam com razoável alarde sobre a possibilidade de:

- redução no atual teor de mistura de etanol anidro na gasolina, de 25% em volume, para o limite inferior recentemente alterado para baixo, de 18%; e
- elevação da alíquota do imposto de exportação de açúcar, que atualmente é zero.

Em realidade, nenhuma palavra oficial do governo foi dada a respeito dessas medidas, ou sequer se as mesmas estariam sendo consideradas. De concreto, a única medida adotada foi a proposta de regulação divulgada pela Agência Nacional de Petróleo, do Gás Natural e dos Biocombustíveis (ANP), que já comentamos anteriormente, e que, em nossa opinião, caminha na direção correta, principalmente por estimular a comercialização de etanol – pelo menos o anidro, até este momento – através de contratos. Esta medida deve reduzir a volatilidade de preços e contribuir para uma maior segurança do abastecimento interno.

Até antes do surgimento dos veículos flexíveis no Brasil, avanço tecnológico que representa grande feito da engenharia automotiva nacional, a alteração do teor de mistura de etanol anidro na gasolina era, na verdade, o único instrumento de ajuste do balanço oferta-demanda de açúcar e etanol no Brasil. O fato que a frota de veículos leves era composta de carros a gasolina ou a álcool fazia com que a demanda de combustíveis fosse, no curto prazo, inelástica a variações de preço.

As vendas de veículos *flex*, iniciadas a partir de março de 2003, fizeram com

que a frota passasse a ser crescentemente *flex*, atingindo estimados 42% da frota total em dezembro de 2010, proporção que continua subindo impulsionada por vendas de veículos *flex*, que representam mais de 85% das vendas totais.

A frota crescentemente *flex* trouxe inédita e bem-vinda maior elasticidade-preço da demanda de combustíveis, observada nitidamente pela resposta dos consumidores à elevação de preços do etanol hidratado nas bombas, verificada nos meses de fevereiro a abril de 2011. O mercado passou a ser regulado pelo preço relativo entre a gasolina C (contendo etanol anidro em mistura) e o etanol hidratado aos consumidores.

A demanda potencial de etanol vem crescendo junto com a frota *flex*, que passou a ser um “sumidouro de sacarose” (em inglês poderíamos denominar *sugar sink*), capaz de absorver volumes significativos de açúcares totais, ou cana-de-açúcar. Com ela, o Brasil se transforma definitivamente no principal efeito estabilizador do mercado mundial de etanol e açúcar, este último reconhecido como o de preço mais volátil dentre as *soft commodities*, pela capacidade de absorver ou liberar volumes importantes de sacarose, ou cana, para açúcar e/ou etanol dentro dos limites definidos no curto prazo pela flexibilidade industrial.

Não por outro motivo, os investimentos industriais têm se concentrado no aumento da flexibilidade industrial, menos na expansão da capacidade de moagem, e mais no aumento da capacidade de fabricação de açúcar e de etanol anidro, produtos que têm indicado preços de equivalência maiores que os do hidratado, pelo menos desde janeiro de 2009.

A atual safra de cana, de 2011/12, está sendo fortemente impactada por condi-

ções climáticas atípicas. As canas disponíveis para moagem na primeira metade da safra sofreram os efeitos da seca de 2010. Nas duas safras anteriores, havia cana bisada, e até trisada, elevando o volume de cana disponível. Em 2011, este contingente é bem menor, deixando aparente a quebra de rendimento agrícola advinda de tratos culturais deficientes desde 2008. A compactação de solo ocasionada pela colheita em condições de umidade excessiva no fim de 2009 começa a cobrar o seu efeito. Somam-se aos efeitos climáticos a infestação acima do normal de broca, do besouro *Migdolus*, e de *Sphenophorus levis*, além da ferrugem alaranjada que também está atacando as variedades susceptíveis à doença.

Como se tudo isso não bastasse, no fim de junho e começo de julho, os canaviais de regiões importantes do Paraná, Mato Grosso do Sul e oeste de São Paulo sofreram com geadas, o que tem obrigado produtores a colherem canas que ainda não haviam completado o seu ciclo vegetativo.

Esses fatos têm afetado estimativas de safra e as perspectivas de produção de açúcar e de etanol no principal país produtor de cana do mundo. Foi por isso que o preço do açúcar cru a granel cotado na Bolsa de Nova York passou de 22 centavos de dólar por libra-peso, no começo de junho, para mais de 30 centavos de dólar por libra-peso em meados de julho.

A prioridade da produção entre açúcar, anidro e hidratado está definida pelos preços relativos de cada produto, nessa ordem. Ela já foi diferente: entre 2007 e 2008, os produtos que mais remuneraram a produção foram o anidro, o hidratado e, por último, o açúcar. A capacidade de a produção se adaptar às condições do mercado e produzir o bem que mais



SXC.HU

remunera é a grande força da indústria brasileira e o motor que tem trazido investimentos para expansão da capacidade instalada, apesar da elevação sensível dos custos de produção.

Apesar de todos os percalços da safra 2011/12, observamos que os produtores estão priorizando até o limite possível a produção de etanol anidro a ser misturado à gasolina. A variável de ajuste deve ser o hidratado, cujo mercado será regulado via preço, livremente determinado pela competição entre os agentes de mercado. A menor demanda por hidratado vai implicar maior demanda por gasolina C e, portanto, de etanol anidro.

Ao mesmo tempo, o Brasil tem exportado, de forma inteligente, aproveitando as condições de mercado, etanol hidratado de cana que se beneficia do prêmio do RIN (Renewable Identification Number), atribuído pelo programa de redução de emissões da Califórnia, e importado etanol anidro de milho, mais barato e que não recebe o prêmio do RIN. Na segunda semana de julho, o preço do anidro importado era de R\$ 1,17 por litro.

É nesse ambiente que têm surgido as notícias, ainda não confirmadas, sobre uma possível redução do teor de anidro na gasolina, de 25% para 18%. Caso implementada, esta medida reduziria a demanda por anidro em 2,34 bilhões de li-

tros por ano. Esta redução iria gerar uma necessidade direta de importação de gasolina em volume equivalente.

Mas um dos problemas reside no fato de que o preço da gasolina definido para venda nas refinarias (R\$ 1,5472 por litro) está cotado a um nível que é hoje 16% abaixo do seu preço no mercado internacional. Considerando o volume envolvido, a importação adicional de gasolina iria causar uma perda para as contas públicas (ou à Petrobras) equivalente a, no mínimo, R\$ 395 milhões por ano.

Enquanto não é confirmada a intenção efetiva do governo em relação à alteração do teor de anidro na gasolina, os produtores permanecem na incerteza. O que o produtor tenta evitar com mais empenho é produzir um produto que não seja comercializado até o final da entressafra, já que a comercialização ainda não é realizada, predominantemente, via contratos. A falta de definição pode, pelo risco que representa, levar a uma produção de etanol menor que aquela que seria gerada, caso seja mantido o teor de mistura nos níveis atuais. A falta de definição pode fazer com que muitos produtores que poderiam estar assegurando, com vantagens comerciais, a importação de etanol anidro mais barato deixem de fazê-lo, perdendo uma oportunidade de mercado, ou que

os volumes hoje disponíveis desapareçam no futuro.

O mercado supridor dos EUA está em transformação, com as discussões atuais sobre a eliminação do subsídio de 45 centavos de dólar por galão e do imposto de importação de 54 centavos de dólar por galão. Dependendo de qual seja a decisão do Congresso norte-americano, o subsídio pode acabar em agosto próximo, no fim de dezembro, ou até acabar com efeito retroativo aos dias atuais. O quase certo é que no primeiro trimestre de 2012 não haverá mais o subsídio, e com isso o preço de mercado seja maior.

A demora na definição sobre qual a real intenção do governo em relação ao teor de mistura pode contribuir para que ocorra uma falta, ou que decisões menos eficientes do ponto de vista de mercado tenham de ser tomadas no futuro. Para que sejam estimulados novos e tão necessários investimentos no setor de açúcar e etanol, o melhor é que não se altere o teor de mistura neste momento; e que uma mensagem clara do governo seja dada para produtores e distribuidoras, mais ou menos na seguinte direção: “a mistura está mantida, organizem-se para que a demanda seja atendida!” ■

* Mestre e doutor em economia agrícola e presidente da Datagro Consultoria